Мое появление в гонках.

Джим Кларк

SHOUT
SHARE
IT

- Джим Кларк
  -

Джим Кларк

Мое появление в гонках.

Перевод: Екатерина Акопова (aksioma).

Сезон 1959 года подходил к концу, а я был в замешательстве. Неприятие гонок в семье становилось все сильнее, но со своей стороны я все более и более проникался ими. Я надеялся, что мои родители примирятся с гонками, и я смогу посвящать им больше времени. К тому же у меня все еще практически не было опыта. К своим двадцати трем годам я не провел столько гонок, столько, скажем, Стирлинг Мосс в моем возрасте. Тем не менее, меня полностью захватило чистое удовольствие от гонок, а, кроме того, я до сих пор искренне интересовался управляемостью машин. Мне было интересно, как будет слушаться эта машина? Каково будет соревноваться с теми ребятами? Эти вопросы я всегда задавал себе, часто сам не желая этого. Это случается и сейчас, и многие спрашивали меня, почему в 1963 году, например, я ездил на таком количестве странных машин… Почему однажды в Дайтоне я попробовал американский серийный автомобиль и гонялся на Galaxie в Брендс-Хетче? Причины просты: я просто хотел узнать все про эти машины из первых рук. В первое время мне приходилось брать то, что давали. Сейчас все иначе, и я нахожусь в том положении, когда мне предлагают больше машин, чем я могу опробовать за сезон.

На протяжении 1959 года я гонялся против Грэма Уорнера, тоже на Lotus Elite, у нас было несколько отличных гонок. В том же году, казалось, Формула-Джуниор должна была расправить крылья и стать международным чемпионатом, и Gemini, построенный принадлежавшими Грэму Уорнеру Chequered Flag, был одним из первых британских «джуниоров». В то же время, в те ранние годы джуниоры были у Elva, и они опережали всех остальных, хотя, конечно, Lola, Cooper и Lotus еще только создавались.

Грэм спросил, не хочу ли я проехать на его Gemini в гонке Джуниор на День подарков 1959 года, и я согласился, потому что мы все равно уже заявили Elite на гонку GT того же дня.

Это был не мой день. У Gemini оказался очень узкий кокпит. Это была машина с передним расположением двигателя Austin, испорченного вмешательством Speedwell. Джордж Халберт, технический гений Speedwell, приехал туда посмотреть, как будет

ехать машина. У меня были проблемы во время тренировки, и машину разобрали на кусочки и к гонке собрали заново. Было холодно, было мокро, и мое настроение было далеко от идеала, когда на стартовой решетке мы выяснили, что разрядился аккумулятор. Рядом со мной на старте стоял Алан Стейси на странном приспособлении, выглядевшем как сигара на четырех колесах. Двигатель был расположен сзади, а подвеска отличалась от большинства остальных машин. Едва законченная и даже еще не покрашенная, эта машина должны была сыграть важную роль в моей дальнейшей карьере, потому что это было первое появление заднемоторного Lotus 18, автомобиля, который указал новое направление для Lotus и с которого началась их невиданная до того полоса удач. Как бы то ни было, если у меня сел аккумулятор, то у Алана были свои заботы, потому что Lotus, казалось, не слишком хорошо слушался управления, а на мокрой трассе это был просто кошмар. Я наконец смог стартовать после того, как меня подтолкнули, и провел довольно унылую гонку на Gemini в середине пелотона, думая только о том, что День Подарков - это сумасшедший день для гонки.

Но разочарования того дня еще не кончились. В гонке GT у нас с Грэмом Уорнером на другом Elite была отличная дуэль, но на последнем круге в Паддок-бенд, поняв, что не могу обогнать его, я решил просто доехать до финиша. Внезапно я потерял контроль над Elite на влажной трассе и в итоге вылетел на обочину и сломал кулак задней подвески. Это было очень разочаровывающе, потому что эта гонка оказалась моей последней за рулем машины Скотта-Уотсона. К тому же на тот момент это была моя первая авария в карьере. Моя вера в себя несколько пошатнулась, потому что я до сих пор так и не смог понять, почему я тогда потерял управление. Могу только предположить, что, расставшись с мыслями о победе, я снизил не только скорость, но и концентрацию. Думаю, эта авария послужила благим целям, потому что убедила меня в необходимости концентрации от старта до финиша.

В конце 1959 года случилось нечто, что заставило меня пересмотреть свою жизнь на ферме в Чёнсайде. Это произошло не из-за Колина Чепмена, как стали думать многие, а благодаря старому другу Джока МакБейна - покойному Регу Парнеллу.

Я думаю, за всем тем, что привело меня на тесты в Aston-Martin, стоял Джок, потому что Джок действительно очень хорошо знал Рега.

В то время многие оценивали мои способности гонщика гораздо выше, чем я сам. И Джок, и Скотт-Уотсон продолжали подталкивать меня вперед. Много раз я говорил им: «О, нет, мы

не будем этого делать», а они поворачивались, смотрели прямо на меня и отвечали: «О, да, ты будешь!» Я регулярно завершал карьеру, но они всегда убеждали меня вернуться в гонки. В том, что я стал чемпионом мира, действительно их большая заслуга. Без Джока и Яна я бы ни за что не поднялся на такую высоту и, скорее всего, был бы вполне доволен жизнью на ферме в Чёнсайде. Я думаю, что гонщикам, делающим свои первые шаги в гонках, нужен кто-то, кто бы их подгонял и поддерживал в трудную минуту. Во время черной полосы - а они бывают у всех гонщиков - рядом с тобой должны быть те, кто помогут тебе восстановить потерянную веру в себя.

Так или иначе, к тому моменту у меня был неплохой опыт в управлении большими спортивными машинами, и дальше дело пошло. Рег Парнелл, в то время управляющий гоночной командой Aston-Martin, искал новых гонщиков в свою команду Гран При на сезон 1960 года, в котором Aston собирался участвовать на шестицилиндровых двух-с-половиной-литровых машинах. Прежде всего, Рег спросил меня, хочу ли я гоняться на машинах Формулы 1, и я сказал «нет». Я действительно не хотел гоняться на одноместных машинах. Это была ложь во спасение, потому что в глубине души я хотел, но в тот момент искренне считал, что не смог бы. Он сказал, что, по его мнению, смог бы, ведь он наблюдал за мной в нескольких гонках. В конце концов, мы договорились о том, что я опробую машину, так что где-то в январе или феврале 1960 года я поехал в Гудвуд.

Если вы бывали в Гудвуде в январе или феврале, то знаете, что это не слишком вдохновляющее зрелище. В тот день земля была покрыта наледью, и все выглядело пустым и совсем негостеприимным. Было очень холодно, но Рег вскоре добавил огонька. Сказав: «Ну вот, выходи и попробуй сперва вот эту». С этими словами он указал ни на что иное, как Aston-Martin DBR2, спортивную машину с большим 4,2 литровым двигателем. Эта машина была почти идентична трехлитровой шестицилиндровой модели, которую Aston выставлял в чемпионате спорт-каров. Четырех-с-половиной-литровые машины были предназначены для американских гонок и гонок вне трехлитрового лимита, действовавшего в зачетных гонках.

Фактически это был большой тяжелый автомобиль - без сомнения, самый мощный, какой мне приходилось водить на тот момент, - а трасса была покрыта льдом! Я был поражен, обнаружив, что большая машина слушалась управления лучше, чем трехлитровая. Ее мощность передавалась на дорогу гораздо эффективнее, и машина была очень быстра на прямых. При этом чувствовалось, что это очень тяжелая машина. Рой Сальвадори

выехал на ней в первую очередь, чтобы проверить трассу, и я должен сказать, что лед не повлиял на траекторию, по которой мы проходили повороты, кроме Фордуотера (плоский правый поворот с обратным уклоном, который проходится примерно на 120- 130 милях в час), посреди которого красовалось ледяное пятно. Временами оно делало езду крайне увлекательной.

После нескольких кругов на спорткаре появилась одноместная машина, и наступило время опробовать и ее. На самом деле, до того я всего лишь однажды пилотировал одноместную машину в гонке, это была Gemini, машина для Формулы-Джуниор. А до того был только тот печальный опыт со старым переднемоторным одноместным Lotus.

Если первые свои впечатления об одноместных гонках я и получил от Gemini, то они оказались недолговечными: стоило мне тем январским днем в Гудвуде оказаться в одноместном Aston, как я понял, что это - совершенно иное. Машина выглядела очень большой, и, сидя в кокпите, я смотрел на огромные открытые колеса и шины и думал: «Вот оно».

Странное дело, но мне показалось, что машина начала уменьшаться, стоило мне сдвинуться с места, и управлялась она совсем как небольшая. В Aston меня бы, наверняка, расстреляли за такие слова, но, помнится, я подумал, что она не отличалась по управлению от старых Lister-Jaguar - спорткаров, на которых я ездил в предыдущем сезоне. Но если характеристики у нее были сходными с Lister, то мощность была совершенно иной. Она казалась невероятной, и машина просто рвалась с места. Не забывайте, что это была машина для двух-с-половиной-литровой формулы, и, даже несмотря на то, что Aston не мог сравниться с заявленными Ferrari 300 л/с, для меня это было уже кое-что. Тормоза были просто сказочными по сравнению со всем, что мне приходилось водить до тех пор. Это была отличная машина.

Первый опыт езды немного поправил мою веру в себя, и я почувствовал, что могу управлять таким автомобилем достаточно быстро, но теперь я начал волноваться из-за того, смогу ли я вести его в гонке. Пока я был один, все было в порядке, но в гонке, как я считал, мне придется держаться позади, потому что я не смогу в достаточной мере сконцентрироваться на управлении машиной.

В тот же день на тестах был Джон Хартл, мотоциклист, а Джон Сертиз, - еще не переключившийся на машины, - тестировался за Aston пару недель назад. Потом в тот день Джон Хартл разбил 4,2-литровый спорткар, что и положило конец тестам. Позже у меня были еще одни тесты с Aston-Martin в Гудвуде, где я ездил на трехлитровом спорткаре DBR1 и опять на

двух-с-половиной-литровой машине для Формулы-1. В тот же день я впервые проехал на Lotus Формулы-Джуниор. На какие-то тесты туда приехал Майк Костин с джуниором, и он спросил Рега, не разрешит ли он мне попробовать Lotus и сказать, что я думаю.

Так что после тестов Aston Гран При, я пересел в Lotus-Junior и - о боже! -Lotus был просто фантастикой! Я бы ни за что не поверил, что машина может так хорошо держать трассу, как это делал Lotus. Я смог пройти Сент-Мэри, левый поворот с отрицательным уклоном и глубокой ямой посередине, так быстро, что я никогда бы не подумал, что это возможно. Машина казалась приклеенной к дороге.

Примерно в то же время Колин Чепмен что-то такое говорил про то, что я мог бы выступать за него в 1960 году, к чему я отнесся очень скептически. Я всегда так относился ко всем, кто так бормотал о чем-то, потому что я встречал многих людей, которые намекали на какие-то вещи, которые потом никогда не сбывались. Так что я особенно не задумывался над словами Чепмена. Но в том году я выиграл Лотус-Трофи, который вручали гонщику, проехавшему свою лучшую гонку дебютного сезона на Lotus, - я его получил за выступление на Elite. Я был на вечеринке у Lotus, где они представляли первый Lotus-Junior, поймал за ухо Майка Костина и шепнул ему, что в понедельник буду тестировать Aston в Гудвуде.

Рег, наверное, удивился, почему Lotus как по волшебству появился именно в тот день, когда мы тестировались. Так или иначе, на той вечеринке всплыла еще одна проблема: к тому времени Колину пришла в голову та же идея, что и Регу, - что из меня может получиться гонщик Формулы-1. Он хотел, чтобы я попробовал машину Lotus для Формулы-1, сотворившую под управлением Иннеса Айленда сенсацию в гонках в Аргентине. Lotus Формулы-1 по сути представлял из себя шасси Lotus 18 Формулы-Джуниор с двух-с-половиной-литровым двигателем Climax. Как бы то ни было, к тому времени я более-менее пообещал Регу, что буду гоняться за его команду Aston-Martin в Формуле-1 в 1960 году, так что Колин теперь говорил о Формуле-Джуниор и Формуле-2 (которая была такой же, как современная Формула-1: полтора литра без наддува).

«Посмотрим на машины», - ответил я, и в результате оказался в Гудвуде, в этом джуниоре, который поразил меня своей скоростью и управляемостью. В тот день в Гудвуде я смог пройти круг за 1:36, что было на четыре секунды быстрее, чем в то время мог сделать любой другой джуниор, и всем нам это очень понравилось.

Сейчас, оглядываясь назад, я понимаю, что, несмотря на то,

что я никогда не гонялся в Формуле-1 за Aston-Martin - команду, которая ушла из гонок Гран При после Сильверстоуна, в середине сезона, - эта быстро оборвавшаяся связь с Aston привела меня в гонки Гран При во время больших перемен. Это был последний год двух-с-половиной-литровой формулы, и получилось, что я пришел под занавес того, что называют золотой эрой больших машин, строгих менеджеров и командной тактики. Подход к автогонкам был крайне серьезным, все должно было быть сделано абсолютно правильно, даже если в перспективе это не всегда оказывалось лучшим вариантом.

Так что к началу 1960 года у меня были договоренности: с Aston Martin на гонки Гран При и с Lotus - на Формулу-2 и Формулу-Джуниор. В то же время Border Reivers продали Lister Jaguar Гордону Ли и решили взять взамен ранее принадлежавший Моссу трехлитровый Aston-Martin DBR1, который полностью восстановили после большого пожара в Гудвуде. Похоже, мне предстояла очень насыщенная гоночная программа во всех этих категориях, и я решил попробовать всерьез заняться гонками в 1960 году.

К счастью для меня, Билл Кэмпбел был очень терпеливым и умелым управляющим фермой, и я знал, что могу полностью доверить ему руководство фермой без моего постоянного контроля. Как выяснилось, мои обязательства перед Aston, а позже перед Lotus, не давали мне выступить за Reivers в нескольких гонках. Но разбираться со всем этим уже не было времени, так как в марте начинался сезон.

Джон Сертиз, несмотря на контракт с Lotus на выступления в Формуле-1, в первой гонке выступал на Cooper Junior, выставленном командой Кена Тиррела, и поэтому я дебютировал за рулем Lotus Junior. Тревор Тейлор был моим напарником по команде Формулы-Джуниор в том году, и мы стали «ужасными близнецами» [1] этой серии.

У нас с Джоном Сертизом получился отличный старт, и к Мэдвику мы подошли вместе с идущим на третьем месте Тревом. Джон обошел меня по краю трассы, но я знал, что моя машина управлялась лучше, чем его Cooper, и решил проверить, что он думает о слип-стриме. Зрителям нравилась эта дуэль, мне тоже, но на втором круге я прошел Джона в Вудкоте и, хотя он тут же обошел меня, на пятом круге я сумел вновь выйти вперед и победить, установив новый рекорд круга для джуниора. Так что первую победу я записал на свой счет, как член команды Lotus.

А вскоре после этого я впервые испытал вкус жизни на чемоданах и отправился в путешествие по Европе, потому что Lotus заявил меня на первую в моей жизни гонку Формулы-2 в

Брюсселе, а Reivers собирались выставить Aston на зачетную 1000-километровую гонку спорткаров в Нюрбурге.

Для Брюсселя это был первый Гран При, и трасса проходила по действующим дорогам. На главную гонку, в которой участвовали машины Формулы-2, полуторалитровые без наддува, собрался неплохой заявочный лист. Тогда на Lotus мы ставили четырехцилиндровые двигатели Coventry Climax, и на три машины Колин заявил Иннеса Айленда, Алана Стейси и меня. В первой практике у Иннеса была старая версия машины, но перед второй тренировкой прислали новую, которую отдали Иннесу - он действительно был первым номером, - а я получил старую развалину.

Я немного покатался по трассе, и, сделав несколько кругов, чтобы посмотреть, куда ведут все эти повороты, сумел установить время 2:06, что оказалось пятым результатом и было гораздо быстрее других двух Lotus. После этого меня зазвали в боксы, немедленно отобрали машину и вручили Иннесу. На гонку мне дали новую машину и сказали, что она новая, а потому я не должен ехать слишком быстро. Тем не менее, на первом круге, разобравшись с некоторыми проблемами в самом начале, я смог прорваться на пятое место. Правда, продолжения не получилось, потому что на пятом круге раздался этот жуткий звук, который мог означать только одно: конечно же, сломанный шатун пробил стенку нового двигателя. По правде говоря, в тот день я не был самым популярным человеком в боксах Lotus.

Aston-Martin не выставлял свою команду на Нюрбургринге, поэтому Стирлинг и Дэн Гарни выступали на Type 61 Maserati, заявленных Camoradi-США. Эта машина, получившая прозвище «птичья клетка», произвела фурор в окологоночных кругах, благодаря своей новой конструкции корпуса. Если быть точным, то сотни маленьких трубочек, сваренные между собой, образовывали очень легкое и достаточно прочное шасси. Правда, машина выглядела уродливой. Для меня это было первым знакомством с Нюрбургрингом. Я много о нем слышал, о его бесчисленных поворотах, спусках и резких уклонах посреди леса, и я сразу же привязался к этой трассе. У меня всегда получалось быстро запоминать трассу, и там мне это очень помогло, а ведь я знал гонщиков, которые открыто признавались, что путаются в этой трассе, хотя выступали там уже много лет. Моим напарником в этой гонке был Рой Сальвадори, у которого был свой способ прохождения трассы, и вместе мы установили четвертое время на тренировках, уступив экипажам Боннье/ Жендебьян (Porsche), Мосс/Гарни (Maserati), и Херманн/ Тринтиньян (Porsche). Мы были лучшей из британских машин и

опередили лучшую из заводских Ferrari - Фила Хилла и Таффи фон Триппса.

На старте в стиле Ле Мана я обогнал Стирлинга - к его большому удивлению - и раньше всех был в Aston, выруливая на дорогу. Это позволило мне отлично стартовать, и я был впереди Стирлинга в первом повороте и на подъеме за боксами. Стирлинг прошел меня на этом первом круге, но я сумел удержать вторую позицию впереди Мастена Грегори (Maserati) и Риккардо Родригеза (Ferrari). Ян Скотт-Уотсон радостно прыгал в боксах, когда я проезжал мимо вторым в пятнадцати секундах позади Стирлинга и с солидным отрывом от Мастена.

Начало моросить и вместе с этим начали таять мои надежды, потому что машина выглядела не лучшим образом. Сначала меня прошел Мастен, потом Фил Хилл, а потом Йо Боннье на Porsche. Потом двигатель стал работать лучше, и я прошел успевшего откатиться назад Мастена, но неполадки не исчезли, так что на шестом круге все было кончено - в повороте с живописным названием Квиддельбахер-Хоэ. Бедняга Рой так и не сел за руль.

За Нюрбургрингом шло Монако, Монте-Карло и Гран При Монако. У Aston-Martin машины все еще не были готовы, так что на Гран При у меня машины не было. Зато у меня был Lotus Junior на гонку Формулы-Джуниор. Я был в Монако впервые, и трасса мне тоже понравилась: здесь приходилось очень тщательно высчитывать каждый поворот. Половину удовольствия от гонок я получал именно от попыток точно рассчитать прохождение поворотов, чтобы проходить их легко, без лишних усилий. Пилотировать джуниор было все равно что вести машину, сидя в кресле, и это только усиливало эффект. Годом ранее Майкл Мэй на Stanguelhini прошел круг за 1:54,4, и я решил побить это время на тренировке. Когда она завершилась, я обнаружил, что сбавил это время до 1:45, что было большим успехом, особенно учитывая то, что, как мне сказали, я прошел круг быстрее, чем Фанхио за три года до того на двух-с-половиной-литровом Maserati Формулы-1. В гонке я хорошо стартовал и шел впереди Генри Тейлора на Cooper. Хотя я и лидировал, у машины начало пропадать зажигание, и в конце концов мне пришлось остановиться в шпильке Газворкс: отсоединился провод высокого напряжения. Я вернул его на место, продолжил гонку на девятом месте и в итоге финишировал седьмым.

Пропустив гонку Гран При в Монако, я с нетерпением ждал Зандфоорта и Гран При Голландии, на который Aston собирались заявить свои машины. На самом деле, впрочем, заявили только одну машину - для Роя Сальвадори, потом было много суеты вокруг квалификации и стартовой позиции, и с гонки Aston-

Martin снялись. Так что, у меня был контракт с командой, но не было машины. Я бы хотел выступить в гонке за Aston, но в принципе я был вполне доволен, потому что это все открывало мне путь в Lotus, даже несмотря на то, что у Колина на его три машины Формулы-1 уже были контракты с Иннесом Айлендом, Аланом Стейси и Джоном Сертизом. Джон из-за своих договоренностей в мотоциклетных гонках не мог гоняться в Зандфоорте, и они же мешали ему участвовать еще в нескольких Гран При.

Перед Зандфоортом Aston сказали мне, что для меня машины не будет, потому что у них всего две готовые машины. Колин волновался из-за того, что у него было три машины и ни одного Джона Сертиза, и попросил меня приехать в Зандфоорт и взять машину Джона. Так что 6 июня 1960 года я сел в темно-зеленый Lotus с его расположенным сзади двух-с-половиной-литровым двигателем Coventry Climax, - и это была моя первая гонка на машине Формулы-1. И даже если бы я продолжал сотрудничество с Aston, Колин сказал, что в любом случае хотел бы подписать меня на 1961 год за Lotus.

Я спокойно воспринял эту свою первую попытку за рулем большого Lotus, однако, к пятнадцатому кругу продвинулся на шестое место и сражался с Грэмом Хиллом на BRM. После того, как в боксы менять шину из-за прокола поехал Стирлинг, Иннес и Алан переместились на второе и третье места позади лидирующего Джека Брэбэма, а я стал пятым. Однако эта полоса удач закончилась, когда у меня сломалась коробка передач, а потом она сломалась и у Алана, позволив Иннесу переместиться на вторую позицию на финише.

У меня была всего неделя на то, чтобы перевести дыхание, перед Спа, потому что Джон Сертиз опять отсутствовал, и я занял его место. Эта гонка в Спа - как и первая для меня на этой трассе - навсегда останется в моей памяти, потому что это была одна из самых трагичных гонок, в каких я принимал участие, и если какая-либо гонка и заставила меня задумываться о завершении карьеры, то это именно она.

Гонка была словно проклята от старта до финиша. Сначала Стирлинг Мосс попал в одну из самых серьезных аварий за всю его карьеру в Lotus, сломав на выходе из Бюрнвиля кулак задней подвески на скорости около 130 миль в час. Машина завертелась, выбросив Стирлинга и сломав ему обе ноги, нос и несколько позвонков. Но дальше - больше. Так же во время тренировок Lotus Майкла Тэйлора вылетел с трассы со сломанной подвеской, и гонщик тоже оказался в больнице, так что вы можете себе представить, что я чувствовал. Проблемы у двух Lotus заставили

меня задуматься. Конечно, единственное, чего боится гонщик, это механическая поломка в машине, - то, что остается вне его контроля. Ты никогда не сомневаешься в собственных способностях, но когда есть какие-то сомнения в том, как поведет себя машина, - это действительно нервирует.

Тем не менее, если тренировки были омрачены этими авариями, то в гонке нас ждало еще большее. Спа - это быстрая трассы, где средняя скорость на круге превышает 130 миль в час. Нельзя позволить себе ошибиться, а если все-таки это случилось, то можешь считать себя счастливчиком, если у тебя на теле не осталось никаких следов на память об этом. Меня выбило из колеи прямо на старте, когда флаг уже упал, а моя машина все еще стояла на четвертом ряду стартовой решетки. Вокруг меня все еще были механики, и Люсьен Бьянчи на Cooper заглушил двигатель, пытаясь не задавить их.

Иннес хорошо стартовал и втиснулся на своем Lotus позади Cooper Джек Брэбэма. Я был вторым с конца, последним шел Чак Дэйг на одном из Scarab Лэнса Ревентлоу, а впереди меня был Алан Стейси. Фил Хилл на Ferrari прошел Иннеса, а потом Иннес заехал в боксы с пробуксовкой сцепления. Этого хватило, чтобы отбросить его в самый конец пелотона, потому что все остальные мчались на полном ходу.

Я несколько отыгрался, но после пит-стопа Иннес вышел позади меня и проскочил мимо. Я подумал, что ничего не потеряю, если зацеплюсь за ним слипстримом, так что пристроился следом, и мы оба прошли Алана, оставив его позади. Потом Иннес опять зашел в боксы, и мне тоже пришлось заехать, чтобы прочистить жиклеры карбюратора. Когда мы вернулись на трассу, Иннеса развернуло самым невероятным образом на подъеме на холм в одном из таких быстрых поворотов, когда ты можешь вылететь за край дороги и приземлиться на вершины деревьев.

Он сумел сохранить какое-то подобие контроля над машиной и удерживал ее на дороге, пока ее крутило снова и снова - около пяти раз. Он был так зол на себя, что переключился на первую передачу и выжал сцепление. Колеса крутились, как сумасшедшие, потому что он нажал сцепление слишком резко, и он подумал, что оно снова барахлит. Он завозился в кокпите. Внезапно, когда машина смотрела четко вправо, колеса обрели сцепление с дорогой, и он вылетел с нее вниз по склону.

Самое забавное заключалось в том, что все это можно было понять по следам на дороге. На подъезде к повороту повсюду на дороге, где крутилась его машина, остались черные перекрещенные «восьмерки», а примерно в двадцати ярдах

дальше были две черных отметины, затем резкий зигзаг к краю дороги - и ничего больше. На следующем круге злой и вспотевший Иннес стоял у края дороги, проклиная свою «удачу».

Но, посмеявшись над участью бедняги Иннеса, парой кругов спустя я опять расклеился, потому что первым оказался в Бюрнвилле, где в своем Cooper погиб Крис Бристоу. Крис был молодым талантливым гонщиком, одним из протеже Стирлинга, и в каждой гонке старался изо всех сил. В той гонке он ехал на одном из Cooper Climax команды Yeoman Credit, и отчаянно сражался с Уилли Мэресом, проводившим свой первый Гран При на Ferrari. Мэрес был столь же темпераментным, как и Бристоу, и сломя голову включился в гонку. Спускаясь с холма, я услышал, как Бристоу оказался на внешней стороне поворота, на неправильной траектории. Он пытался перевести машину на другую сторону, но окончательно потерял контроль. Машина перевернулась несколько раз, гонщик погиб сразу же, еще до того, как его тело вышвырнуло на трассу.

Мэрес едва избежал этой страшной аварии.

Я быстро спускался следом за ними, и ни у кого не было никаких флагов, чтобы предупредить меня о том, что было за поворотом. Я увидел, как внезапно на дорогу выскочил маршал, размахивая руками и пытаясь остановить меня, а следующим, что я увидел, был другой маршал, отбежавший от дальней стороны трассы. Помню, я подумал: «Куда это он?», - а потом он наклонился и подтащил это к краю дороги. Это выглядело, как тряпичная кукла. Это было ужасно, и я никогда не забуду вид этого искалеченного тела, которое тащили к обочине. Меня чуть не вырвало. И я помню, что в конце гонки обнаружил, что моя машина была забрызгана кровью, и это привело меня в полную прострацию.

Когда что-то такое случается, ты знаешь, что больше никогда не будешь гоняться. Ты искренне теряешь весь интерес к гонкам и просто хочешь оказаться как можно дальше от машины. А потом твои мозги вновь начинают работать, и постепенно, день за днем, все возвращается на свои места. Не считаю себя таким уж бессердечным, но в плохой памяти на такие вещи меня обвинить можно. Днем позже тебе немного лучше, а три дня спустя ты собираешь чемодан на следующую гонку. Ты убеждаешь себя, что нужно контролировать эмоции, но когда эмоции сильны, они могут полностью подчинить твоё тело и разум. Ты можешь принимать опрометчивые решения, и тебе придётся жить с их последствиями, пока не восстановишь контроль над собой. Ты принимаешь на себя эту ношу, хотя и не был виноват. Это своего рода вина по ассоциации, и ты не можешь сразу понять то, что

каждый понял бы в такой ситуации: что бы ты ни чувствовал, тебе придётся вернуться к реальности, в настоящий мир.

Под конец этой печальной гонки в нелепой аварии погиб и мой товарищ по команде Алан Стейси. Ему в лицо попала птица, когда он ехал на большой скорости, и машина вылетела с трассы. Алан погиб на месте, а машина улетела в поле, загорелась и сгорела дотла. К счастью, я не видел ни аварии, ни машины, мне просто рассказали об этом после гонки. Если бы я увидел это сразу после аварии Бристоу, я бы точно остановил машину прямо там и навсегда завязал с гонками.

Алана я знал всего год, я познакомился с ним в Ле Мане-59. Он был потрясающим человеком и отличным товарищем. Он помногу размышлял о технике гонок и мог объяснить многие вещи. Он обладал невероятно сильным характером, немногие знали, что нога у него была всего одна. Его правую ногу ниже колена ампутировали в детстве после мотоциклетной аварии, и вместо нее у него был протез. На уровне переключения передач в машине у него всегда была вращающаяся рукоять для управления газом, как на мотоцикле, потому что он не мог тормозить и догазовывать ногой. Он разработал технику увеличения оборотов двигателя с помощью этой рукояти и менял передачи, управляя сцеплением и тормозом ногами. Несмотря на свой недостаток, Алан был убежден, что никто и ничто не смогут помешать ему гоняться. Он не только изобрел собственные приемы для гонок, но и придумал, как дурачить врачей на обязательных осмотрах перед гонками, на которых настаивали некоторые организаторы. Мы все его любили и были готовы поддержать в этой хитрости. Когда дело доходило до проверки коленного рефлекса, он обычно клал левую ногу поверх искусственной. Врач стучал по ней и оказывался доволен результатом. В этот момент кто-то из нас - обычно Иннес Айленд - спрашивал его о какой-то мелочи, чтобы отвлечь внимание. Алан тем временем успевал сменить позу таким образом, что его здоровая нога все равно оставалась сверху. Мы всегда смеялись над этим, выходя из смотровой комнаты.

Да уж, это была ужасная гонка, потому что из пяти заявленных Lotus к концу гонки на трассе оставался только мой. Тот факт, что я был классифицирован пятым - лучше, чем могло бы быть, учитывая, что это был всего второй Гран При для меня, - не значил для меня абсолютно ничего. Или даже меньше. Но времени предаваться размышлениям о гонке у меня не было, потому что вскоре после этого Reivers сумели заявить на гонку в Ле Мане трехлитровый Aston-Martin DBR1.

В положенный срок я прибыл в Сарт, готовый сесть за руль

Aston.

Porsche лидировали в кубке конструкторов спорткаров, благодаря одной прекрасной победе в Тарга Флорио и второй - в Нюрбургринге. Но Ferrari хватило бы победы в Ле Мане, чтобы вернуть этот титул в Маранелло. Они так и сделали, продемонстрировав ошеломительное превосходство над соперниками: завоевали шесть из семи первых мест. Ну и угадайте, кто стал этой машинкой из табакерки? Да, все верно: наш старый Aston, на котором мы с Роем Сальвадори финишировали на третьем месте.

С той гонки в памяти засело много моментов. Мне опять удался быстрый старт, когда я перебежал дорогу и вырулил на Aston еще до того, как остальные успели пошевелиться. Потом инициативу подхватили Грегори и Дэйг на Maserati Birdcage - пока не сломались. Сразу после старта мимо скопом пронеслись Ferrari, и к концу первого круга я уже порядочно увяз в толпе машин и опустился на несколько мест. Тем не менее, потом изменилась погода и начался настоящий ливень.

Я вполне комфортно чувствовал себя на мокрой трассе, но эта гонка всегда довольно опасна, а машины оставляли за собой шлейф брызг, что затрудняло обгоны. Рон Флокарт на Jaguar из Ecurie Ecosse и я на Aston из Reivers переместились на четвертое и пятое места. Затем Рон откатился назад, а я прикладывал максимум усилий в этой гонке под дождем, потому что Aston в конце прямой был всего на несколько миль в час быстрее, чем мой прошлогодний Elite. Ранним воскресным утром Aston начал терять темп и стал даже медленнее на прямых. Рон на принадлежавшем Ecurie D-type прошел меня и стал третьим, - пока не сломал коленвал и не сошел. Это позволило нам подняться на третью позицию, которую мы и сохраняли следующие семь часов - до конца гонки.

Для Border Reivers это было здорово, потому что мы все еще были фактически любительской командой. Моя бригада механиков состояла из нескольких местных фермеров с Границ, которые были тут в отпуске, и от этого удовольствие было еще большим. Так что приближался июль, и я смог вместить в этот сезон больше гонок, чем в любой другой. Я действительно начал интересоваться гонками Гран При, тем, как они проходили, их подоплекой. На Гран При Франции я финишировал пятым на своем Lotus, - прямо перед Роном Флокартом и Иннесом Айлендом на седьмом месте. Перед гонкой Колин решил, что было бы неплохо составить команду из шотландских гонщиков, и, я думаю, это была единственная гонка, когда заводская команда выставила на гонку Гран При три машины под управлением

шотландцев. Мы подарили ему шерстяной шотландский берет с тартаном на память об этом!

Перед Гран При Британии мне позвонила Валерия Пайн, секретарь Мосса, и спросила, не хотел бы я участвовать в гонке спорткаров на новом Lotus 19 Стирлинга. Это было еще одним предложением, от которого мне пришлось отказаться из-за существовавшего правила, что гонщик Гран При не может участвовать в других гонках. Было обидно, потому что в то время это был самый быстрый из спорткаров.

На Гран При Британии к нам с Иннесом присоединился Джон Сертиз, и хотя у них были уже знакомые тупоносые Lotus с новыми длинными воздухозаборниками, мне дали новую машину, на которой Рон ездил в Реймсе и двигатель которой в порядке эксперимента был перевернут на бок. На эту гонку вернулись Aston, заявив новую машину с торсионной независимой подвеской и двумя рычагами управления для Роя Сальвадори. Второй Aston-Martin с обычной подвеской де-Дион отдали Морису Тринтиньяну.

Для нас тренировка оказалась сложной. Частник Лью Брэмли ошибся во время тренировки перед гонкой Формулы-Джуниор, разбив переднюю часть своего Lotus.

Это привело к тому, что инспектора гонки всерьез взялись за свою работу и после некоторой дискуссии решили, что для безопасности не хватает числа оборотов резьбы в развале задних колес. Поднявшаяся в боксах паника передалась и нам, так что мы отрегулировали машины Гран При. На мой взгляд, это сделало управление крайне ненадежным, так что я был не слишком доволен.

Вышедший из больницы после аварии в Спа Стирлинг Мосс дал старт гонке. Я неплохо стартовал и к четвертому кругу пробился на пятое место, опередив Фила Хилла из Ferrari. В тот день эти Ferrari слушались управления, как свиньи, так что я не завидовал Филу. Иннес проводил хорошую гонку на втором месте, а Джон на своем Lotus шел прямо передо мной. На тринадцатом круге Джон переместился на третье место позади Иннеса, а я стал четвертым. Казалось, для Lotus все складывается хорошо. В добавок ко всему я прошел и Джона, став третьим, а потом у нас появились проблемы. Проводивший одну из лучших гонок в своей жизни Грэм Хилл (BRM) прошел нас обоих, а потом нас словно сглазили. Я заехал в боксы с ослабшей передней подвеской, а у Иннеса возникли проблемы с одной из ступиц колес, что позволило Джону продвинуться вперед. Грэм Хилл вышел в лидеры, но на одном из последних кругов его развернуло, и гонку выиграл Джек Брэбэм. Джон Сертиз был

вторым, и Иннес - третьим. Я финишировал последним.

В течение года, кроме уже упомянутых гонок, я гонялся на джуниорах вместе с Тревором Тэйлором, и мы совершили успешный набег на Солитуде, где я финишировал первым, а он - третьим. По сравнению с машинами Гран При джуниоры были просто ручными. Мы с Тревором здорово повеселились, сражаясь на разных трассах - преимущественно в Британии - в нескольких гонках Формулы-Джуниор того года.

Тут я расскажу о том, как нам не удалось прийти по уже установившейся в сезоне приятной традиции первым и вторым в Солитуде. Во время гонки я вышел в лидеры и на последних кругах сильно замедлился, позволяя Тревору догнать меня. Мы продолжали ехать в сравнительно невысоком темпе, когда внезапно, поднявшись на холм в начале последнего круга, я заметил, что между мной и Тревором оказалась другая машина. Когда она поравнялась со мной, я понял, что это другой британский гонщик - Стив Овероф. Я посмотрел на него вопросительно и проговорил вопрос: «Ты в одном с нами круге?», но по решительному выражению его лица понял, что мог бы и не спрашивать.

Он попробовал просунуться вперед, так что я опустил ногу на педаль и смог вновь захватить лидерство. Тревор - уверенный, что видел, как Стив останавливался к боксах, - в то же время удивлялся, какого черта я вожусь с ним. Для него было большим сюрпризом после финиша гонки обнаружить, что не стал в итоге вторым.

Поскольку Гран При Германии в том году проходил в рамках гонки Формулы-2, я пропустил его. Зато я смог попасть на гонку в Брендсе на Августовский День Отдыха [2], которая стала, наверное, лучшим событием сезона. На той гонке я встретился с Джеком Брэбэмом, действующим чемпионом мира, и у нас получилось отличное сражение за лидерство в гонке. Я не знаю, сколько раз мы побили рекорд круга, но во время моей последней попытки пройти его сломалась коробка передач - и тем все кончилось.

Сезон подходил к концу, а я начинал входить в ритм этого передвижного бизнеса. Для поездки в Опорто на Гран При Португалии Джон Уэбб заказал два перелета, и я был на борту вылетающего из Гатвика самолета класса «Элизабет» компании Danair. Эти поездки на гонки в компании гонщиков, механиков и пит-бригад были просто отличной штукой. Во время этой, например, каждому пассажиру выдали небольшой набор конструктора, из которого во время полета нужно было собрать лодку. Собравший лучшую модель получал половинную бутылку

скотча. Хороший способ отвлечься во время полета.

Команда Lotus останавливалась в Опорто в отеле Imperio, Ян Скотт-Уотсон прилетел другим самолетом и сразу же взял напрокат BMW 600, чтобы нам было на чем ездить. Мы поехали посмотреть на трассу, потому что она была новой, и никто из нас никогда там до того не ездил. Все имеющие отношение к гонке люди напряженно работали, и толпа рабочих с одинаковыми кусками металла пыталась построить над трассой пешеходный мост. Накануне он упал, и теперь они хотели сделать его покрепче. Наша команда смотрелась очень здорово: Лэнс Ревентлоу, молодой миллионер из Америки, строивший Scarab, предоставил в пользование Колину большой транспортер Fiat с кузовом Bartoletti. Это была роскошная штуковина, отделанная в светло-синих цветах, и Джим Эндрюэйт, наш главный механик, был польщен тем, что ему позволили провести за рулем большую часть пути, в то время как остальные механики лениво развалились на двух скамьях или на раскладывающемся пассажирском сиденье. Это действительно было роскошью, хотя грузовик и доставлял много забот, ведь он был восемь футов в ширину и тридцать пять в длину.

По результатам первой тренировки Дэн Грани на BRM был быстрейшим, а вторым и третьим - Стирлинг Мосс и я на Lotus. А во время пятничной тренировки я все испортил. На своем втором круге я пытался пройти один из поворотов по рискованной траектории и слишком быстро. Я осознал, что у меня могло и не получиться, резко затормозил, меня занесло - я разминулся с фонарным столбом на несколько дюймов, но ударился о бордюр, и меня швырнуло на другую сторону дороги - в соломенные тюки. Машина была, действительно, испорчена, а передняя ее часть пришла в негодность.

Колин не был настроен пожертвовать стартовыми деньгами, так что началась эпическая сага о работе механиков. Было решено собрать «особую модель для стартовых денег», главным требованием к которой была способность стартовать в гонке. Джим Эндрюэйт и Колин отослали других механиков немного поспать, а сами насели на местного владельца гаража, который предоставил для работы свою мастерскую. Посмотрев на обломки машин, португалец покачал головой и предоставил возиться с ними сумасшедшим англичанам. Было около десяти часов вечера, а в полночь он пришел проверить, как идут дела, и обнаружил машину практически разобранной. К двум часам ночи перед ними было голое искореженное шасси, и Чепмен с Эндрюэйтом приступили к импровизации - как могли только они. Они выпрямили рулевую рейку, потом принялись за шасси с помощью

ацетилено-кислородного резака и ножовки. У них был выработан план действий, и когда шасси было готово. Они взяли два легких трубчатых домкрата и нарезали их на трубочки для шасси. Задействовав ярды проволоки и сварку, они собрали носовую часть и выпрямили оставшиеся трубки. С помощью изоляционной ленты починили носовой кожух из стекловолокна, и в 6 утра побрели спать, предоставив механикам возвращать на место детали.

Я был по-настоящему удивлен, когда, проснувшись утром, обнаружил, что у меня есть машина. В боксах мы посмеялись над тем, что кто-то поместил флаг Ирландской Республики над боксами Lotus, - видимо в честь Иннеса «Айленда» [3], нашего живущего в Уэльсе шотландца. Перед стартом Колин меня проинструктировал. «Пройди первые десять кругов, как на тренировке, а потом, если машина будет в порядке, просто продолжай ехать». Гонка была просто фееричной. У Иннеса возникла нехватка топлива, и механики обнаружили, что сломался клапан, соединяющий два бензиновых бака, так что они отключили его, оставив Иннеса всего лишь с одним баком - и с неминуемой остановкой в боксах для дозаправки.

У Lotus Стирлинга были проблемы с зажиганием, и он остановился в боксах. Дэн Гарни на BRM откатился назад, оставив в лидерах Джона Сертиза на Lotus. Но затем ему сильно не повезло: топливо из бака выплеснулось прямо на педали. Его мокрая нога соскользнула с педали, и машина налетела на бордюр, положив конец гонке. Тем временем я на «особой модели» сумел занять достойное третье место - и так и финишировать. Это было моим лучшим выступлением в Гран При в том году. У меня страшно болел живот всю гонку - в этой стране надо следить за тем, что ты ешь, - и я немедленно бросился к ближайшему туалету.

За весь сезон 1960 года я ни разу не гонялся перед родными зрителями в шотландском Чатерхолле и действительно жалел об этом. Не потому что мне очень нравится Чатерхолл как трасса, но там я начал свою карьеру и мне нравилось гоняться с моими старыми друзьями.

Мне удалось уговорить Колина дать мне один из джуниоров на гонку, которая проходила на следующий день после гонки на Голд-Кап в Олтон-парке. С ним работал Майк Уорн, один из наших механиков, но в гонке у меня сломались коронная шестерня и зубчатый валик. Впервые за весь сезон Lotus Junior вышел из строя, но накануне я провел две напряженные гонки в Олтон-парке, так что вряд ли я мог жаловаться.

На этом сезон для меня практически завершился, если не

считать последнего Гран При этого очень насыщенного года. Гран При Италии бойкотировали из-за того, что организаторы настаивали на использовании бенкинга. Тем не менее, должен был состояться американский Гран При, и я с нетерпением ждал поездки в США. Гонка проводилась в Риверсайде, в Калифорнии, и мне опять не повезло: я налетел на машину Джона Сертиза, моего напарника, которого развернуло прямо передо мной, и после нескольких долгих пит-стопов опять финишировал последним.

Но несмотря на эти разочарования, 1960 год был моим первым годом настоящих больших гонок, и сейчас, оглядываясь назад, я удивляюсь, в скольких гонках и на каких разных машинах я поучаствовал. От залитого палящим солнцем калифорнийского Риверсайда было очень далеко до того холодного зимнего дня в Гудвуде, когда я впервые сел в машину Формулы-1, хотя их и отделяло всего несколько коротких месяцев. За один сезон я стал «квалифицированным» гонщиком и должен был попрощаться с Формулой-Джуниор. Хотя я и оценил некоторые отдельные гонки, сама формула мне особенно не нравилась, потому что я привык к большим мощным машинам и к машинам Гран При, а джуниоры на их фоне проигрывали. Я жалел о том, что не мог гоняться на спортивных машинах так же много, как раньше, но такое расписание - с преобладанием одноместных машин - должно было сохраниться еще на следующие три года.

К ноябрю 1960 года я привык к гонкам Гран При. Я наслаждался гонками, атмосферой, царившей вокруг. Я начинал гораздо лучше понимать машины, на которых я ездил, и между мной и Колином Чепменом начинала выковываться дружба, которая проведет меня еще через несколько сезонов к титулу чемпиона мира. Автогонки - это командный вид спорта, и сезон 1960 года наглядно показал мне, как важна работа всей команды для победы в гонке.

Если посмотришь вверх из Формулы 3, то вначале видишь небо и только над ним Формулу 1 (с) Шенкен

[1]*«Ужасными близнецами» называли Фрэнка Стоквелла и Шона Парселла, игроков ирландской футбольной команды «Tiat Stars», добившейся больших успехов в пятидесятые годы. (здесь и далее - прим.пер.*

[2]*Традиционный праздник в Британии, приходится на последний понедельник августа.*

[3]*Фамилия гонщика и название страны звучат и пишутся*

одинаково - Ireland.